

TRAVERSÉE D'AINHOA

SANTÉ & SECURITÉ MENACÉES

AINHOAREN ZEHARKATZEA

OSAGARRIA & SEGURTASUNA ARRISKUAN



POLLUTION DE L'AIR ⇒ maladies

AIRE KUTSADURA ⇒ eritasunak

RISQUE ROUTIER = risque d'écrasement

BIDE-ARRISKUA = lehertze arriskua

NUISANCES SONORES ⇒ stress

HARRABOTS TRABAGARRIAK ⇒ estresa

NOUVELLE ROUTE = terres agricoles perdues

BIDE BERRIA = laborantxa lurak galduak

SENS UNIQUE PERENNISÉ = nuisances étalées

ZENTZU BAKARRA = eragozpen hedatuak

Sahiesbidea urtegitik orain!
Oui à la déviation existante par le barrage



Comme vous le savez, le village est traversé quotidiennement par des milliers de véhicules. Partant de ce constat, l'association Ainhoa beti s'est créée et réalise des mesures de particules fines dans l'air. Le village est littéralement asphyxié.

Il en ressort que cette circulation disproportionnée menace la santé des habitant.e.s, et qu'il devient urgent de dévier ce flot de véhicules. Le Département voulait créer une nouvelle route, de son côté la mairie souhaite pérenniser un sens unique.

Une autre solution existe, immédiatement opérationnelle : l'utilisation de la déviation existante.

Le constat de la circulation à Ainhoa

Ainhoa est traversé quotidiennement par **6 000 à 9 000** véhicules (en moyenne, toute l'année, selon un article de Sud Ouest du 17/06/2021 citant la dernière étude de circulation du Département datant de 2018-2019).

A titre de comparaison la moyenne était de 30 600 véhicules / jour en 2018 sur l'autoroute au niveau d'Urrugne dont 10 000 PL (Observatoire régional des trafics routiers).

Sur Ainhoa, cela équivaut à 2 200 000 à 3 300 000 véhicules à l'année. Il est probable que le flux ait grimpé notamment après les confinements et avec la hausse des prix des carburants depuis fin 2021.

En 1999 la moyenne journalière s'élevait à **2 467** véhicules par jour, et à **5 460** véhicules en 2003.

Enfin, une projection du Département à échéance 2029 fait état de **10 500 à 12 600** véhicules par jour.

L'augmentation est exponentielle.

Si la question de la déviation a 30 ou 40 ans, le trafic n'est plus du tout en rapport avec celui de l'époque.

Dakizuen bezala, egunero, milaka auto Ainhoako herritik pasatzen dira. Egiaztapen horretatik abiatuz, Ainhoa Beti elkarteak sortu zen eta partikula finen neurketak egin ditu. Herria itotzen ari da.

Neurriz kanpoko zirkulazio horrek arriskuan ezartzen du herritarren osasuna. Auto uholde horren desbideratzea premiazkoa bilakatu da. Departamenduak bide berri bat sortu nahi zuen, bestalde Herriko Etxeak, zentzu bakarra egonkortu nahi du.

Beste aterabide bat bada, segidan martxan ezar daitekeena: oraingo desbideratzearen erabiltzea.

Ainhoako zirkulazioari buruz

Ainhoatik, egunero **6.000 eta 9.000** ibilgailu artean pasatzen dira (batez beste, urte guzian, 2021/06/17ko Sud Ouest artikulu baten arabera, Departamenduaren 2018-2019ko azken zirkulazio ikerketa aipatuz).

Konparazione, batez bestekoa 30.600 ibilgailu/egunean izan zen 2018an Urrunako autobide zatian, horietarik 10.000 kamioi pisu astunekoak (Errepide trafikoen eskualdeko behatokia).

Ainhoan, 2 200 000 eta 3 300 000 auto/urtean heltzen gira. Seguraski jarioa emendatu da, bereziki konfinamendutik landa eta erregaien prezioen igoerarengatik 2021etik.

1999an, eguneko batez bestekoa **2.467** ibilgailukoa zen eta 5.460 auto egunean 2005ean.

Azkenik, 2029ko epemuga duen Departamenduko proiektzio batek, egunean **10.500 eta 12.600** ibilgailu artean aipatzen ditu. Igoera esponenziala da.

Desbideraketaren gaiak 30 edo 40 urte baditu, trafikoa ez da batere garai hartakoaren ehinekkoa.

En comparaison, en 2018 il y a eu 4,5 millions de visiteurs à Dantxarinea* (quartier d'Urdazubi) et 6 millions à la Tour Eiffel ! (*Diario de Navarra 23/01/2019).

Et il est à craindre une augmentation de la fréquentation avec de nouvelles ventes en projet, et 5 nouvelles licences de bureaux de tabac accordées à Dantxarinea (article Mediabask du 20/03/2023).

Si habiter en bord de Route Départementale 20 (particulièrement dans la rue principale ou à Dantxaria - quartier d'Ainhoa) est devenu invivable, chacun peut faire le constat de cette circulation en restant une journée au bourg par exemple ou à Dantxaria en bord de RD 20, la circulation est bel et bien disproportionnée toute la semaine et toute l'année.

Des maisons se vident.

Les riverain.e.s vivent fenêtres fermées.

C'est un flot incessant de véhicules.

La santé et la sécurité menacées

Cela engendre trois problèmes majeurs de santé et sécurité publiques : la pollution de l'air, le bruit incessant et le risque d'écrasement.

S'additionnent les vibrations dues au trafic intense qui fragilisent les maisons dépourvues de fondations et noircies par les émanations de gaz d'échappement (murs en pierres).

Le cadre de vie s'en trouve forcément dégradé : traverser la rue est devenu dangereux, y compris sur les passages cloutés. Jouer au fronton n'est plus agréable, les automobilistes ne respectent pas les priorités, etc. La qualité de vie mais aussi la qualité de l'air s'en trouvent dégradées.

Partant de ce constat, l'association Ainhoa beti s'est créée en août 2021 (avec pour but, notamment, la défense de l'environnement et du cadre de vie) et réalise des mesures de particules fines.

Konparazioe, 2018an, 4,5 milioi bisitari izan ziren Dantxarinean* (Urdazubiko auzoan) eta 6 milioi Eiffel dorrean! (*Diario de Navarra 2019/01/23).

Eta pentsatzekoa da jende gehiago hurbilduko dela egitasmotan diren benta berriengatik, eta 5 tabako bulego lizentzia berri emanak izan zaizkiolako Dantxarineako mugari (2023/03/20ko Mediabask artikulua).

RD20 bide departamentalaren bazterrean bizitzea (bereziki karrika nagusian edo Dantxarian) jasanezina bilakatu bada, nornahi zirkulazio horretaz ohar daiteke eguna Ainhoako herrian pasatuz geroz adibidez, edo Dantxariako RD20 bide bazterrean egonez, auto pasaia neurritz kanpoko da aste guzian eta urte osoan. Etxeak husten ari dira. Tokiko biztanleak berinak hetsirik bizi dira.

Auto pasaia etengabea da.

Osasuna eta seguritatea arriskuan

Horrek osasun eta segurtasun publikoaren aldetik hiru arazo nagusi sortzen ditu: airearen kutsadura, harrabots etengabea eta lehertze arriskua. Zirkulazio handiak eragindako bibrazioak gaineratzen dira, fundaziorik gabeko etxeak hauskortzen dituztenak, eta heien paretak beltzatu gasengatik (murrak eta harriak).

Bizi kalitatea kaltetu egiten da nahitaez: karrika zeharkatzea arriskutsua bihurtu da, oinezkoen pasabidetik ere. Plazan jostatzea ez da gehiago plazer bat, auto gidariak ez dituzte lehentasunak errespetatzen, eta abar. Bizi-kalitatea eta airearen kalitatea andeatutak dira.

Hori jakinik, Ainhoa beti elkarteak sortu zen 2021eko agorrilean (natura eta bizi ingurumena ditu helburu nagusiak) eta partikula finen neurketak egiten ditu,

Les particules fines viennent en grande partie des transports : en sortie des pots d'échappement mais elles sont également issues de l'abrasion des pneus et des freins.

Le capteur de modèle *Plantower PMS 7003* mis à disposition par l'association *Respire* a été placé dans la rue principale, en face de la mairie et à proximité immédiate de l'école publique.

Il est possible de voir la qualité de l'air sur chaque point de mesure à l'adresse <https://sensor.community/fr/> *Sensor.community* est un réseau de plus de 14 000 capteurs dans 70 pays.

Nous en avons fait part à 5 élus communaux dont le maire en décembre 2021, et avons suggéré à cette occasion que la commune fasse faire des mesures plus larges de polluants (Nox = Oxydes d'azote entre autres).

Nous avons transmis des mesures de particules fines au mois d'avril 2022 à la mairie.

Le village est littéralement asphyxié par la circulation incessante des véhicules.

Pour les particules fines de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}), l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) fait les recommandations suivantes :

Polluant	Durée retenue pour le calcul des moyennes	Seuil de référence de 2021	Commentaire
PM _{2,5}	Année	5 µg/m ³	Sur une année civile
	24 h	15 µg/m ³	3 à 4 jours de dépassement par an

Source : *Bilan de la qualité de l'air extérieur en France en 2020* (« *Datalab95* ») – Ministère de la transition écologique – octobre 2021.

Partikula finak gehien bat garraioetatik heldu dira: ihes hodiedatik ateratzen dira baita arruden kautzuten eta arrasten urratzeetatik ere.

Respire elkarteak utzitako *Plantower PMS 7003* neurgailu bat karrika nagusian ezarria izan da, Herriko Etxearen parean, eskola publikotik hurbil.

Neurketa puntu bakoitzarentzat, airearen kalitatea ikus daiteke, helbide honetan:

<https://sensor.community/fr/> *Sensor.community* 70 herrialdetan 14.000 sentzore baino gehiago dituen sare bat da.

2021eko abenduan herriko 5 hautetsiri aipatu genien, auzapeza barne, iradokiz Herriko Etxeak kutsatzaileen neurri zabalagoak egin zitzaizkien (Nox = azota oxidoak besteak beste).

2022ko apirilean partikula finen neurketen emaitzen berri eman genien herriko etxekoei.

Herria itotzen ari da ibilgailuen zirkulazio etengabearengatik.

2,5 µm baino gutxiagoko diametroa duten partikula finentzat (PM_{2,5}), Osasunaren Mundu Erakundeak (OME) gomendio hauek egiten ditu:

Iturria: Frantziako kanpoko airearen kalitatearen bilana 2020an (« *Datalab95* ») – *Trantsizio Ekologikoaren Ministerioa* – 2021eko urria.

Sur l'année 2022, la moyenne des mesures de PM2,5 est de 9 µg/m³ à Ainhoa (et de 11 µg/m³ en 2023). Elle devrait être inférieure à 5 µg/m³ sur l'année. Nous sommes donc deux fois au-dessus du seuil.

L'année dernière le seuil de 15 µg/m³ a été dépassé 64 fois alors qu'il ne faudrait pas qu'il le soit plus de 3 à 4 fois dans l'année.

Il s'agit de résultats alarmants.

Selon l'association Respiré, cette pollution est équivalente à celle rencontrée en région parisienne.

2022 urte osoan, PM2,5 neurketen batez bestekoa 9 µg/m³-koa izan da Ainhoan (11 µg/m³-koa 2023an) Urtean 5 µg/m³-tik beherakoa izan beharko luke. Beraz, bi aldiz gaude atalasearen gainean.

Iaz, 15 µg/m³ eguneko atalasea 64 aldiz gainditua izan da, alta ez luke urtean 3 edo 4 aldiz baino gehiago gainditua izan behar.

Emaitzak kezkarriak dira.

Respiré elkartearen arabera, hemengo kutsadura Pariseko eskualdekoaren parekoa da.

Lors de notre conférence de presse (septembre 2022), Monsieur Renucci, directeur de l'association Respiré, a exposé les dangers liés aux particules fines : elles pénètrent dans l'organisme, aussi bien dans le cerveau que dans les poumons ou le cœur. Elles provoquent de nombreuses maladies respiratoires mais également des maladies cardio-vasculaires, des maladies neurologiques, des tumeurs, des cancers, etc.

Chaque année en France 40 000 personnes décèdent prématurément à cause des particules fines (Santé Publique France).

Dernièrement deux familles ont été indemnisées par l'Etat (une première en France) à cause de la pollution de l'air et des préjudices subis : leurs enfants souffrent de pathologies ORL et respiratoires, ils ont dû déménager pour que leur santé s'améliore.

Il en ressort que la circulation disproportionnée à Ainhoa menace la santé et la sécurité des habitant.e.s, et qu'il devient urgent de dévier ce flot de véhicules.

Egin genuen prentsurrekoan (2022ko irailean), Renucci jaunak, Respiré elkarteko zuzendariak, partikula finen arriskuak azaldu zituen: organismoan sartzen dira, bai burumuinean, bai biriketan edo bihotzean. Arnasaren eritasun anitz eragiten dituzte, baina baita eritasun kardiobaskularrak edo eritasun neurologikoak, tumoreak, minbiziak eta abar.

Urtero, Frantzian, 40.000 pertsona goizegi hiltzen dira partikula finen ondorioz (Frantziako Osasun Publikoa).

Berrikitan, frantses estatutik bi familiek kalte-ordainak izan dituzte (lehen aldia Frantzian) airearen kutsaduragatik eta jasandako kalteengatik: beren seme-alabek ORL eta arnasketa patologiak dituzte, etxez aldatu behar izan dute beren osagarriak hobera egin dezan.

Neurriz kanpoko zirkulazio horrek, herritarren osasuna eta segurtasuna mehatxuan ezartzen ditu, eta beraz premiazkoa bihurtzen ari da auto uholde horren desbideratzea.

Sur Ainhoa, la configuration de la rue principale en « couloir » et sa topographie au pied des montagnes ne favorisent pas la dispersion des particules fines. Et il faut savoir que les concentrations sont les plus fortes autour de 20h (18h à 22h) car l'humidité entrante les remet en suspension. Mieux vaut aérer son logement entre 12h et 14h si possible (en tout cas pour ce qui est des particules fines), nous tenions à vous le faire savoir.

L'association s'est rapprochée de l'Agence Régionale de Santé (ARS) et de l'ATMO (observatoire de surveillance de la qualité de l'air) sur les questions de la qualité de l'air en lien avec les maladies.

Nous avons suggéré à la mairie de saisir l'ATMO en novembre 2022 et **d'agir pour dévier le trafic hors du village sans attendre le résultat de mesures de polluants puisque le nombre de véhicules disproportionné est connu ainsi que les risques inhérents.**

Nous nous réjouissons que la commune ait tenu compte de nos propositions, en saisissant l'ATMO. Cependant, nous avons également demandé que soient effectuées des mesures de bruit, la rue a un effet caisse de résonance. Et qu'une boucle de comptage des véhicules soit installée (investissement d'environ 2000 € TTC pour le Département ou la commune).

En effet la fréquentation estimée dans la dernière étude de 2019 (entre 6 000 et 9 000 véhicules par jour en moyenne) est une fourchette très large. En rapport avec la moyenne journalière de 2003 : déjà 5 460 véhicules il y a 20 ans, il est probable que les 6 000 soient aujourd'hui largement dépassés. Des chiffres plus fiables et actualisés seraient plus parlants.

Ainhoan, karrika nagusiaren "korridore" egituratzeak eta bere "mendi zola" moduko topografiak ez dute partikula finen barreiatzea laguntzen. Eta jakin behar da kontzentrazioak handiagoak direla 20:00ak inguruan (18:00 - 22:00), sartzen den hezetasunak esekitzen baititu. Hobe da etxea 12:00etatik 14:00etara aireztatzea, ahal izanez gero (partikula finei dagokienez).

Cure elkarteak Eskualdeko Osasun Agentziarengana (ARS) eta ATMOrerengana (Airearen Kalitatearen Zaintzarako Behatokia) jo zuen, eritasunekin lotura duten airearen kalitateari buruzko gaietaz gehiago jakiteko.

2022ko azaroan, Herriko Etxeari galdetu genion azterketak ATMOrren esku uztea, **baita neurriak hartzeko zirkulazioa herri barnetik kanporatzeko, kutsatzaileen neurrien emaitzak goaitatu gabe, neurritz kanpoko auto kopurua ezaguna baita, eta doazkion arriskuak ere.**

Pozten gara herriak gure proposamenak kontuan hartu dituelako, ATMOrri helduz. Hala ere, harrabotsaren neurtzea ere galdegin dugu, karrikak erresonantzia kutxa efektua baitu. Eta ibilgailuen kontaketa begizta bat ezarria izan dadin (Departamenduarentzat edo Herriarentzat 2000 € TTC inguruko inbertsioa). Izan ere, 2019ko azken azterketan estimatu diren joan-etorrien kopurua (batez beste, 6.000 eta 9.000 ibilgailu artean egunean) tarte arras zabala da.

2003ko eguneko batez bestekoarekin konparatuz: duela 20 urte jadanik 5.460 ibilgailu ziren, eta litekeena da gaur egun 6.000 ibilgailuak aise gaintitzen direla. Zenbaki fidagarriagoak eta eguneratuagoak hartzunagoak izango lirateke.



Réglementation et responsabilité

La Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) de 1996 reconnaît **le droit à chacun de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.**

De plus, selon la Charte de l'Environnement :

- **Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé (art 1 er).**
- **Toute personne a le droit de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement (art 2)**

Texte adopté par le Parlement réuni en Congrès, le 28 février 2005.

Enfin, **les collectivités territoriales sont tenues de contribuer à l'évaluation et à l'amélioration de la qualité de l'air. Elles doivent lutter contre la pollution de l'air au titre de leurs pouvoirs de police administrative et spéciale, et peuvent agir en faveur de la qualité de l'air à travers l'exercice de leurs compétences.**



Araubidea eta erantzukizuna

1996ko airearen eta energiaren erabilera arrazionalaren legeak (LAURE) onartzen du **bakoitzak bere osasunari kalterik egiten ez dion aire bat arnasteko eskubidea duela.**

Gainera, Ingurumenaren Itunaren arabera:

- **Pertsona guziek dute osasuna errespetatzen duen ingurune orekatu batean bizitzeko eskubidea (1. art)**
- **Pertsona orok du ingurumenaren zaintzan eta hobekuntzan parte hartzeko eskubidea (2. art.)**

Parlamentuak Kongresuan 2005eko otsailaren 28an onartutako testua.

Azkenik, **lurralde elkargoek airearen kalitatea neurtzea eta hobetzea lagundu behar dute. Aire kutsaduraren kontra borrokatu behar dute, dituzten polizia administratibo eta bereziko ahalmenen arabera, eta aire kalitatearen alde jardun dezakete, beren eskumenak erabiliz.**

Les solutions envisagées par les pouvoirs publics

► Le Département a fait le choix d'une nouvelle route

Le Département travaille sur la question de la déviation suite aux demandes de la commune.

En préambule, il est à noter que la commune de St Pée a voté contre ce projet de nouvelle route le 22 juillet 2023. Cette actualité devrait stopper ce projet. Nous partageons tout de même ci-dessous quelques informations.

Un premier renvoi vers l'Ouest en 2012

En 2012 un premier tronçon de déviation a été réalisé pour renvoyer les véhicules vers l'Ouest (700 000 € d'argent public).

Depuis, la déviation officielle, bien que provisoire, est bien la route qui prend cette bretelle vers l'Ouest puis la route du barrage (RD 305+RD 4) – article Sud Ouest 21/08/2012. Force est de constater que rien n'oblige les usagers à l'emprunter.

Seuls les Poids Lourds ont l'obligation de la prendre (depuis ~ 2006).

Cela signifie que cette route est dimensionnée pour et que son caractère inondable ne fait pas obstacle. En cas d'inondation les PL peuvent traverser Ainhoa.

Notons que le barrage a été réalisé en 2009 et que la route faisant office de déviation pour les voitures depuis 2012 était déjà inondable. Si bien que ça ne présente pas de frein.

Enfin, le nouveau tracé (fuseau Ouest, voir ci-dessous) passe également en zones inondables (et le passage de la frontière à Dantxaria est lui-même inondable).

Concernant la cartographie des zones inondables, se référer aux Plans de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) annexés au Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) d'Ainhoa et de St Pée.

Botere publikoek aurreikusi konponbideak

► Departamenduak bide berri baten hautua egin du

Aitzinetik, aipatzekoa da Senpereko herriak errepide berriaren proiektuaren kontra bozkatu duela 2023ko uztailaren 22an. Berritasun horrek proiektua geldiarazi beharko luke. Hala ere, informazio zenbait partekatzen ditugu beherago.

Lehen birbidalketa bat Mendebalderantz 2012an

2012an lehen desbideratze zati bat egina izan zen ibilgailuak Mendebalderantz igortzeko (700 000 € diru publikoa).

Geroztik, desbideratze ofiziala, behin behinekoa baldin bada ere, ingurabide hori mendebalderantz hartzen duen errepidea da eta ondotik Senpereko urtegiko bidea (RD 305 + RD 4) – 2012/08/21eko Sud Ouest artikulua. Deusek ez ditu behartzen auto gidariak bide horren hartzera.

Bakarrik pisu astuneko kamioiek derrigorrez hartu behar dute (~ 2006 urteaz geroztik).

Horrek erran nahi du errepide hori horretarako dimentsionatua dela, eta uholde-arriskua ez dela traba bat. Uholde kasuetan kamioi astunak Ainhoatik pasatzen ahal baitira.

Bestalde urtegia 2009an egina izan zen, eta autoentzat 2012az geroztik desbideraketa gisa baliatua den bidea jadanik uholde-arriskuan zen garaian. Trabarik ez beraz.

Azkenik, bide berria (Mendebaldeko ibilbidea, ikus beherago) uholde-arriskuan diren eremuetatik pasatzen da. (eta Dantxariako muga bera uholde-arriskuan da).

Uholde arriskuan diren eremuen kartografiari dagokionez, Ainhoako eta Senpereko Tokiko Hirigintza Planei erantsitako Uholde Arriskuen Prebentzio Planari (PPRI) behatu behar zaio.

La concertation en 2019

Alors que la déviation entamée en 2012 devait partir vers l'Ouest, une concertation est organisée en septembre-octobre 2019 sur le choix d'un tracé de déviation auprès des Ainhoar et des Senpertar.

2019ko hitzartzea

2012an abiatu desbideratzea Mendebalderantz joan behar bazen ere, hitzartze bat antolatu zen 2019ko iraila-urrian desbideratzearen ibilbidearen hautuari buruz ainhoarren eta senpertarren artean.

Déviations d'Ainhoa - 3 fuseaux possibles avec des contextes différents



Extrait de la concertation de 2019 : trois tracés sont proposés : à l'Est, au Centre et à l'Ouest.

Lors de la concertation la route qui est la déviation depuis 2012, dite route « du barrage » n'a pas été proposée. Le fuseau Ouest se trouve sur Ainhoa, en limite de Saint-Pée (le raccord Sud est sur Saint-Pée), ses avantages ont été mis en avant.

En conséquence le choix s'est porté sur le tracé Ouest. Avec tout de même **une faible participation à la concertation** : 2 personnes étaient pour le centre, 8 voulaient utiliser les routes existantes et 17 contributions étaient pour le fuseau Ouest à mettre en rapport avec une population d'environ 7 700 personnes ou 5 538 inscrit.e.s sur les listes électorales des 2 communes.

2019ko hitzartzetik hartua: hiru ibilbide proposatzen dira: Ekialdekoa, Erdialdekoa eta Mendebaldekoa.

Hitzartzean, 2012tik desbideraketa gisa baliatu den bidea, delako "urtegiko bidea", ez da proposatua. Mendebaleko ardatza Ainhoako lurretan da, Senpereko lurrekin mugan (Hegoaldeko junta Senpereko lurretan da), bere abantailak azpimarratuak dira.

Ondorioz, Mendebaldeko ibilbidea hautatu da. Hala ere, **parte hartze guti izan da hitzartzean**: 2 pertsona Erdiguneko ardatzaren alde, 8k dauden bideak erabili nahi dituzte eta 17 ekarpen Mendebaldeko ardatzaren alde dira (7.700 pertsonako biztanleriarekin eta bi herrietako hauteskunde zerrendetan diren 5.538 pertsonekin alderatu behar da).

La nouvelle route (fuseau Ouest) **aurait condamné des terres agricoles, des milieux naturels et des milieux humides** pour certains protégés (zones Natura 2000, zones ZNIEFF2 -Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique). Et il existe un arrêté préfectoral de 2006 portant protection du biotope du site Lur Berria. Les impacts sur la biodiversité dans son ensemble, les habitats, les milieux humides et remarquables auraient été néfastes.

Par ailleurs, un article de Sud Ouest du 18/06/2021 laisse supposer qu'avec la création d'une nouvelle route, la route du barrage serait devenue communale, et aurait pu être interdite d'accès aux automobiles (d'après le maire de St Pée en exercice à la date de l'article).

Le bilan aurait donc été la construction d'une route et la fermeture de l'actuelle pour gagner 2 minutes !

Pour mémoire, cette donnée a changé dans la mesure où la nouvelle majorité de St Pée a délibéré contre le projet de construction de la nouvelle route le 22/07/2023.

De plus, si rien n'avait été fait pour empêcher la traversée entre Ainhoa et Dantxaria, la nouvelle route n'aurait pas été empruntée ! Elle aurait été inutile. Si au contraire la traversée était empêchée, les automobilistes prendraient la route du barrage (dans ce deuxième cas de figure aussi, pas besoin d'une nouvelle route).

Le coût de la création de la nouvelle route estimé à 11 Millions d'euros en 2019 aurait été à actualiser au vu des augmentations des matériaux, de l'énergie, de l'inflation, etc.

L'avis d'Ainhoa beti : une nouvelle route n'est pas utile et aurait été néfaste pour les terres agricoles et l'environnement (voir notre proposition plus loin).

Bide berriak (Mendebaldeko ardatza) **laborantxa lurra kondentatuko zituen, baita natur inguruneak eta hezeguneak**, zenbait babestuak (Natura 2000 eremuak, ZNIEFF2 eremuak, Interes Ekologiko Faunistiko eta Floristikoko Gune Naturalak). Eta bada 2006ko prefektura erabaki bat Lur Berria eremuaren biotopoa babesten duena. Eraginak biodibertsitatean, habitatetan, ingurune heze eta nabarmenetan, oro har, kaltegarriak izanen ziren.

Bestalde, 2021/06/18ko Sud Ouest egunkariko artikulu batean aditzera ematen da bide berri bat sortu balitz, urtegiko errepidea komunala bilakatuko zela eta, autoei debekatua izan zitekeela (garaiko Senpereko auzapezaren arabera, artikuluaren datan).

Bilana, beraz, errepide baten eraikitzea zitekeen eta oraiakoaren hestea, 2 minuta irabazteko!

Datu hori aldatu egin da, Senpereko gehiengo berriak bide berri baten eraikitze proiektuaren kontra bozkatu duelako 2023/07/22an.

Gainera, Ainhoa eta Dantxaria arteko zeharkatzea ez balitz oztopatu, nehork ez zukeen bide berria hartuko! Deustarako izanen zen.

Alderantziz, karrikaren zeharkatzea debekatua balitz, auto gidariak urtegiko bidetik pasatu beharko zuten (kasu honetan, bide berriren beharrik ez da).

Bide berriaren aurrekusi kostua, 11 milioi eurokoa 2019an, eguneratu beharko zen, materialen, energiaren, inflazioaren eta abarren emendatzea ikusirik.

Ainhoa Beti elkartearen iritzia: bide berri bat ez da beharrezkoa eta kaltegarria litzateke laborantxa lurrentzat eta inguramenarentzat (ikus gure proposamena urrunago).

► La commune souhaite pérenniser le sens unique

De son côté la mairie, tout en étant favorable à la construction d'une nouvelle route pour la déviation, projette de pérenniser un sens unique.

De prime abord, on pourrait penser que le sens unique divise les nuisances par 2 sur son passage (bourg).

En réalité un sens unique ne résoudrait pas le problème de la pollution et des nuisances, au contraire, il l'aggraverait : pollution augmentée de l'air étant donnés les embouteillages, nuisances sonores étalées, risques d'accidents et d'écrasement, aucune amélioration pour le quartier de Dantxaria, bourg coupé en deux, et toujours des vibrations fragilisant les maisons ... Nous l'expérimentons chaque année depuis 2010 et avons signifié notre avis auprès des élu.e.s.

Ajoutons que le passage de milliers de véhicules à proximité immédiate de la maison des associations, et traversant le parking central est particulièrement accidentogène (y compris en septembre, après la rentrée des écoles).

Nous recensons d'ailleurs au moins deux événements lors desquels des enfants du village ont failli se faire écraser.

Nous regrettons qu'il n'y ait jamais eu de concertation auprès des principaux concernés.

Un quartier entier serait pris en étau entre les deux sens. Et avec 12 000 véhicules projetés en 2029, cela représenterait 6 000 véhicules côté rue et 6 000 côté jardin : un enfer !

Le cadre de vie serait encore plus dégradé qu'aujourd'hui, et toujours plus de risques pour la santé : les projections de circulation faisant état d'une augmentation exponentielle.

De plus **un sens unique au bourg ne résoudrait en rien la circulation au niveau du quartier Dantxaria**, qui subit en plus le passage des camions provenant de la carrière.

► Herriak zentzu bakarra iraunarazi nahi du

Bestalde, Herriko Etxeak, desbideratzeko bide berri bat eraikitzearen alde baldin bada ere, zentzu bakar bat iraunaraztea proposatzen du.

Lehenik eta behin, pentsa liteke zentzu bakarrak kalteak bitan zatitzen dituela iragaten den tokitiik (herri barna).

Egia erran, zentzu bakar batek ez luke kutsaduraren eta eragozpenen arazoa konponduko, alderantziz, larriagotuko luke: airearen kutsadura areagotua, auto galkadurengatik, soinu eragozpen hedatuak, istripu eta lehertze arriskuak, hobekuntzarik batere ez Dantxaria auzoarentzat, herri barna bitan zatitua, eta beti bibrazioak, etxeak hauskortzen dituztenak ... 2010etik urtero bizi dugu, eta gure iritzia eman diegu hautetsiei.

Gaineratzen dugu Elkartetxetik hurbil, eta erdiko aparkalekua zeharkatuz, milaka ibilgailu pasarazteak istripuak eragin lituzkeela (irailean ere, eskola sartzetik landa).

Bestalde, badakigu bi aldiz bederen herriko haur batzuk abantzu lehertuak izan direla.

Damu hartzen dugu gehien hunkituak direnekin ez dela behin ere hitzartzerik izan.

Auzo oso bat bi zentzuen artean estoka batean bezala hartua litzateke. Eta 12.000 ibilgailu proiektatuta 2029rako, 6.000 ibilgailu karrikatik eta 6.000 baratze gibeletatik: infernu bat!

Bizi-esparrua orain baino are gehiago kaltetua litzateke, eta beti arrisku gehiago osagarriarentzat: zirkulazio-proiektzioek hazkunde esponentziala adierazten dute.

Gainera, **herri barneko zentzu bakar batek ez luke konponduko Dantxaria auzoaren zirkulazioa**, harrobitik heldu diren kamioiak ere handik pasatzen baitira.

A noter que ce projet de sens unique dépend d'une procédure d'expropriation d'un propriétaire de son chemin privé (délibération prise le 1er juin 2022) qui pourrait être coûteuse pour les finances du village si on ne considère que l'aspect financier d'une telle procédure.

La crainte est grande de voir la pérennisation d'un sens unique remplacer toute réflexion autour d'une réelle déviation.

Le projet d'aménagement du bourg devait être présenté aux Ainhoar au deuxième trimestre 2023 (source : bulletin municipal distribué en février 2023). L'association Ainhoa beti souhaite que cela fasse l'objet d'une concertation.

Si des mesures de ralentissement tels que des feux tricolores, des chicanes, des ralentisseurs... étaient mises en place, cela pénaliserait les habitant.e.s au quotidien, tout comme les rétrécissements les lèsent aujourd'hui (avec tous les refus de priorité que l'on sait).

Aussi, l'étude d'aménagement du bourg ne peut être envisagée seule, le problème est à considérer dans son intégralité, avec la question de la déviation.

Enfin, rappelons qu'en 2001 les Ainhoar n'étaient pas favorables à une déviation qui serait passée par la petite chapelle et l'ont largement exprimé dans l'urne.

Et en 2018 l'association Ainhoa zaindu s'est mobilisée pour préserver l'intégralité du bourg pour qu'il ne soit pas coupé en deux par un sens unique. En parallèle une pétition à l'initiative de riverain.e.s demandait à ce que la circulation se fasse en dehors du bourg.

Le sens unique ne rendra pas le village à ses habitant.e.s.

L'avis d'Ainhoa beti : un sens unique ne ferait qu'étaler les nuisances. Il faut déporter le trafic de la RD 20 (cf. notre argumentaire ci-après).

Aipatzekoa da zentzu bakarreko proiektu hau bide pribatu baten desjabetze prozedura baten arabera (2022ko ekainaren 1eko deliberoa), herriko finantzendako garestia izan litekeena, soilik prozedura horren finantza alderdia kontuan hartzen bada.

Beldurra handia da zentzu bakar baten iraupenak egiazko desbideratzearen inguruko gogoeta oro ordeztuko ote duen.

Herri barnaren antolaketa proiektua ainhoarrei aurkeztua izan behar zen 2023ko bigarren hiruhilekoan (iturria: 2023ko otsailean banatua izan zen herriko buletina). Ainhoa beti elkarteak horren inguruan hitzartze bat izan dadin nahi luke.

Ixtitze neurriak ezarriko balira, hala nola, zirkulazio argiak, sigi-sagak, motelgailuak..., horrek herritarrek kaltetuko lituzke beren eguneroko bizian, gaur egun hertsitzeek trabatzen duten bezala (ezagutzen ditugun lehentasun ukapen guztiekin).

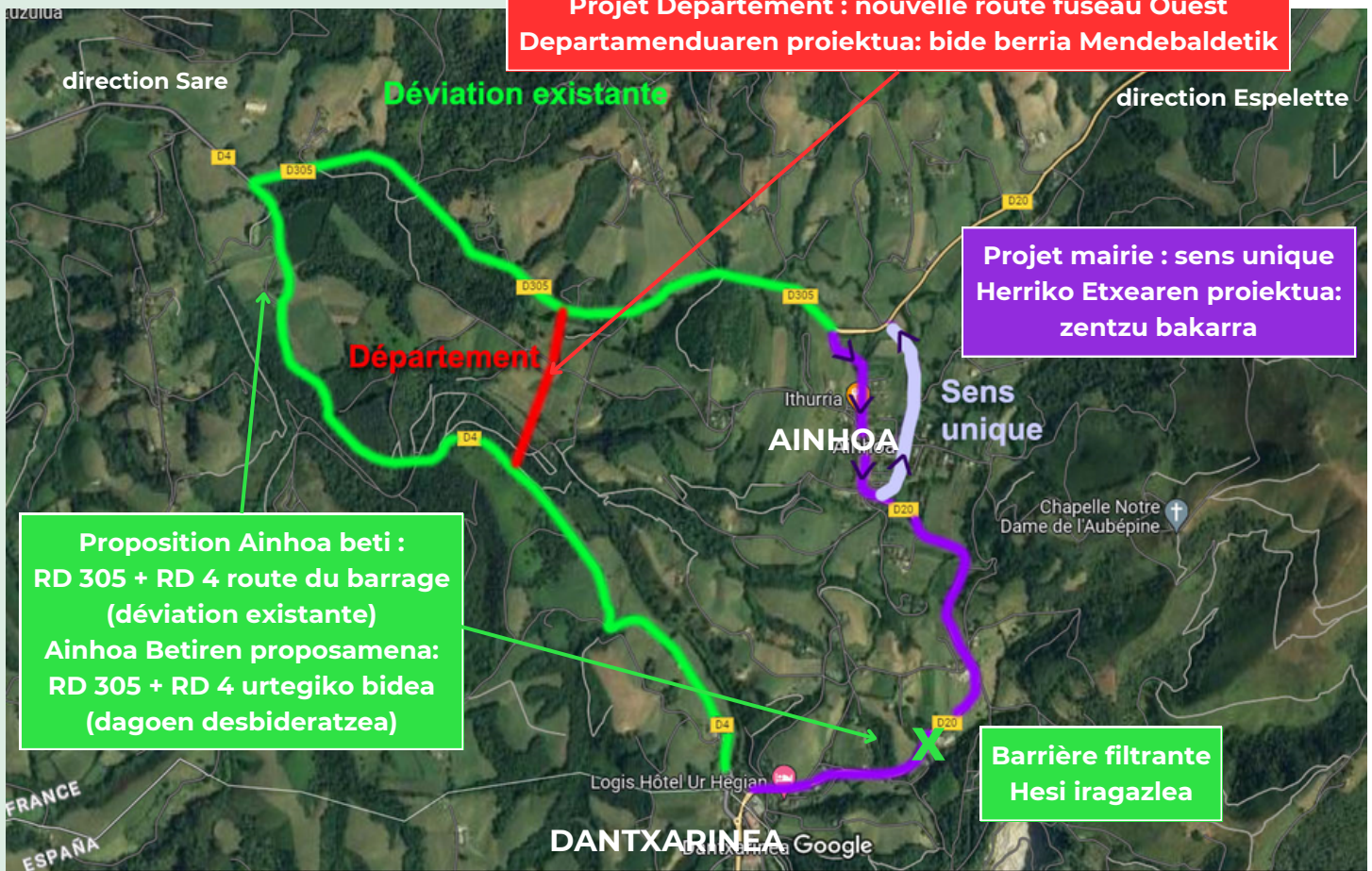
Beraz, herri barnaren antolaketaren ikerketa ez da bakarrik pentsatua izan behar, arazoa bere osotasunean kontsideratu behar da, desbideratzearen arazoa barne.

Azkenik, oroitaraz dezagun 2001ean ainhoarrak ez zirela kapera ttikitik iraganen zen desbideratze baten alde, eta herriko bozetan adierazi zutela hein handi batean.

Eta 2018an, Ainhoa zaindu elkarteak mobilizatu zen herri osoa babesteko, zentzu bakar batez erdibitua izan ez dadin. Aldi berean, herritar batzuek abiatu petizio batek eskatzen zuen trafikoa herritik kanpo pasaraztea.

Zentzu bakarrak ez die herria herritarrei itzuliko.

Ainhoa Betiren iritzia: zentzu bakarrak eragozpenak hedatu besterik ez luke egingo. RD20aren trafikoa desbideratu behar da (ikus urrunago gure proposamena).



**Projet Département : nouvelle route fuseau Ouest
Departamenduaren proiektua: bide berria Mendebaldetik**

**Projet mairie : sens unique
Herriko Etxearen proiektua:
zentzu bakarra**

**Proposition Ainhoa beti :
RD 305 + RD 4 route du barrage
(déviation existante)
Ainhoa Betiren proposamena:
RD 305 + RD 4 urtegiko bidea
(dagoen desbideratzea)**

**Barrière filtrante
Hesi iragazlea**

Les différents projets :

- De l'entrée Nord du village (tourne à gauche) jusqu'à la frontière :*
- ~ 3,2 km par la RD 20, en traversant le village et Dantxaria. C'est le projet communal avec l'ajout du sens unique au bourg.
- ~ 4,2 km pour le projet du Département (projet à l'arrêt).
- ~ 7,2 km pour le projet de l'association, présenté ci-après.

Notre proposition, le choix d'un village qui respire

Sur le sujet de la déviation, nous avons présenté notre projet à la commune, au Département ainsi qu'au sous-Préfet.

Le constat d'une circulation disproportionnée est partagé, due essentiellement aux véhicules qui ne font que traverser Ainhoa pour aller à Dantxarinea.

Proiektuak:

- Herriaren ipar sarreratik (ezkerralderantz itzul) mugaraino :*
- ~ 3,2 km RD20tik, herri barna eta Dantxaria trebeskatuz. Herriko Etxearen proiektua da, zentzu bakarrarekin zentroan.
- ~ 4,2 km Departamenduaren proiektuarentzat (proiektua gelditua da).
- ~ 7,2 km elkartearen proposamenarentzat, ondotik aurkeztua.

Gure proposamena, hats hartzen duen herri baten hautua

Desbideratzeari buruz, gure proiektua aurkeztu diegu Herriko Etxeari, Departamenduari eta suprefetari.

Neurriz kanpoko zirkulazioaren egiaztapena partekatua da, gehien bat Ainhoatik Dantxarineara joateko baizik pasatzen ez diren ibilgailuengatik.



Par le passé des aménagements ont été mis en place pour tenter de dévier ce flux. Il y a eu l'installation de rétrécissements aux deux entrées du bourg pour ralentir voire dissuader les automobilistes de traverser le bourg. Cette mesure s'est avérée inefficace et pénalise au quotidien les habitants.e.s, avec tous les refus de priorité que l'on sait.

Il y a eu également la création d'une bretelle en 2012 pour renvoyer les voitures vers le barrage, et des panneaux incitatifs. Malheureusement ces mesures n'ont pas porté leurs fruits. Aujourd'hui la municipalité envisage de pérenniser un sens unique qui maintiendrait la circulation au bourg et sur la RD 20 jusqu'à Dantxaria (voir la partie précédente).

Après y avoir beaucoup réfléchi, nous pensons que la seule solution est d'**enlever ce trafic**.

Comment ? L'utilisation de la route existante via le barrage (RD 305 + RD 4) nous semble être la meilleure alternative. C'est la déviation officielle depuis 2012 (article Sud Ouest du 21/08/2012) et c'est la route obligatoire pour les camions. Si les camions peuvent se croiser, les voitures également (2 habitations à proximité immédiate de la route existante d'après l'étude du Département).

Ce serait l'axe transfrontalier. Cette solution est rapidement opérationnelle et épargnerait également le quartier de Dantxaria.

Mettre en place une déviation par la route du barrage est possible. Mais il faut être lucide : **des aménagements techniques sur Ainhoa doivent obliger les voitures et motos à emprunter la déviation. Sans cela, aucune solution ne portera ses fruits** : la déviation ne serait pas empruntée (tout comme la nouvelle route ne l'aurait pas été) et les nuisances iraient crescendo.

Iraganean, trafikoko horren desbideratzeko antolaketak egin izan dira. Herriko bi sarreretan hertsitzeak ezarriak izan ziren, auto gidariei herria zeharkatzea gibelarazteko. Neurri hau ez da eraginkorra izan eta eguneroko bizian herritarrak zigortzen ditu, jakina den lehentasun ukapen guzietan.

Ingurabide baten sortzea ere izan da 2012an, autoak urtegitara igortzeko, eta bide seinaleak. Zoritxarrez, neurri horiek ez dira emankorrak izan. Gaur egun, Herriko Etxea zentzu bakar baten irauaraztea pentsatzen ari da, herri barnean eta RD20tik Dantxariaraino zirkulazioa mantenduko lukeena (ikus aitzineko zatia).

Pentsaketa aritu ondoren, uste dugu aterabide bakarra **trafikoko hori kentzea** dela.

Nola? Urtegitik pasatzen den errepidearen erabiltzea (RD305 + RD4) alternatiba hoberena iruditzen zaigu. 2012 urteaz geroztik desbideratze ofiziala da (2012/08/21eko Sud Ouest artikulua) eta kamioientzat derrigorrezko bidea da. Kamioiak gurutzatzen ahal badira, autoak ere bai (2 etxebizitza, dagoen errepidearen bazterrean, Departamenduaren ikerketaren arabera).

Mugaz gaindiko ardatza litzateke. Aterabide hori fite martxan ezartzen ahal da eta Dantxaria auzoa ere libratuko luke.

Posible da desbideraketa bat ezartzea urtegitiko bidetik. Baina buruargi izan behar da: **Ainhoan, antolaketa teknikoek autoak eta motoak desbideratzea hartzerantz behartu behar dituzte**. Hori gabe, ez dago nihungo aterabiderik: desbideratzea ez litzateke hartuko (ez eta bide berria ere) eta eragozpenak emendatuz joango lirateke.

Précisons que nombreux sont les automobilistes qui font des kilomètres pour se rendre à Dantxarinea, ils ne sont pas à 4 km près.

Nous pensons que le meilleur moyen d'**enlever ce flux traversant** serait de rendre impossible l'accès à Dantxarinea par Ainhoa pour les non villageois.es. Aussi les véhicules seraient obligés de prendre la déviation par le barrage.

Concrètement ce pourrait être un système de barrière filtrante après le bourg et avant Dantxaria, au niveau de l'intersection avec la route de la carrière par exemple (la première idée aurait été de couper après le quartier de Dantxaria mais il est trop urbanisé et trop proche des ventas). Les petites routes également devraient avoir leurs barrières filtrantes pour éviter tout report du trafic. La situation que nous vivons est exceptionnelle, mais notre proposition, bien qu'audacieuse, n'est pas si exceptionnelle.

En effet il existe des communes où il est impossible aux personnes non résidentes ou non autorisées d'accéder en voiture (Minerve, St Malo, Bermeo, Gavarnie, Collonges-la-Rouge...)

Ce que nous proposons serait moins contraignant pour Ainhoa.

Tout un chacun pourrait accéder au village mais seules les personnes autorisées (liste à définir), notamment les personnes qui résident à Ainhoa et qui pâtissent de la situation, les piétons, les cyclistes pourraient rejoindre Dantxaria par la RD 20.

Cet aménagement est possible sur une route devenue communale ou bien en accord avec le Département.

Note: cette route serait également devenue communale si la nouvelle route avait été construite (source: concertation 2019 du Département).

Erran behar da ere auto-gidari anitzek kilometro andana bat egiten dituztela Dantxarinea joateko, 4 kilometro gehiago egin ditzazkete.

Gure ustez, **herria trebeskatzen duen trafiko hori kentzeko** manerarik hoberena Ainhoatik Dantxarinea joateko sarbidea moztea litzateke, herrikoak ez direnentzat. Beraz, ibilgailuek urtegiko desbideratzea hartu beharko lukete.

Zehazki, herri barna eta Dantxaria artean iragazteko hesi sistema bat ezar liteke, harrobiaren bidegurutzearen heinean adibidez (lehen ideia Dantxaria auzoaren ondotik moztea zen, baina urbanizatuegia eta bentetatik hurbilegi da). Bide ttikiek ere beren hesi iragazleak izan beharko lituzkete trafikoa handik ez pasatzeko. Bizi dugun egoera berezia da, baina gure proposamena, ausarta izan arren, ez da hain apartekoa.

Izan ere, herri batzuetan, egoiliarrak ez direnak edo baimenik ez dutenak ezin dira autoz sartu (Minerve, Saint-Malo, Bermeo, Gavarnie, Collonges-la-Rouge...). Proposatzen duguna ez litzateke hain hertsagarria Ainhoarentzat.

Nornahi sar litaik herrian, baina soilik baimendutako pertsonak (zerrenda zehaztu behar da), bereziki Ainhoan bizi direnak eta egoera horretaz sufritzen dutenak, oinezkoak, bizikletak Dantxariara RD20aren bidez heldu litezke.

Antolaketa hori posible da komunala bilakatua den bide batean edo Departamenduarekin adosturik.

Oharra: Ainhoa zeharkatzen duen bidea komunala bihurtuko zen, Mentaberritik pasatu behar zen bide berria egin bazen (iturria: departamenduaren 2019ko hitzartzea).

Techniquement il pourrait s'agir de barrières filtrantes qui s'ouvrent avec un passe pour les véhicules prioritaires et à la lecture de la plaque d'immatriculation pour les véhicules autorisés dont la liste serait à définir, par exemple : les résident.e.s, contribuables, soignant.e.s, services d'aides à domicile ou de livraison de repas, habitant.e.s de Zugarramurdi et Urdazubi selon les besoins, etc. L'idée étant de ne pas perturber la vie des habitant.e.s et l'économie locale (ceux qui ont pour but Dantxarinea ne s'arrêtent pas à Ainhoa).

Il faut adapter le choix de déviation à la vie du village et non pas l'inverse.

Et des sens interdits pourraient rapidement être posés en attendant l'installation de barrières.

En bonus, des possibilités de stationnement pourraient être envisagées en bord de la route devenue communale, de la sortie Sud du village jusqu'à la barrière.

En cas d'inondation de la route du barrage, la traversée d'Ainhoa pourrait bien sûr être rendue possible ponctuellement (mieux vaut avoir à supporter le trafic un jour par an que 365 jours !).

Pour mémoire, la route du barrage est la déviation officielle depuis 11 ans et la route obligatoire pour les camions depuis 17 ans, son caractère inondable ne représente pas un frein.

Sur cette déviation, comme vous le savez, quelques travaux seraient à prévoir au niveau des ponts (mais ils sont déjà en projet).

Et nous pensons que des aménagements devraient être envisagés de type murs anti-bruit, plantations de barrières végétales pour épargner au maximum les quelques habitations touchées le long de la déviation, sans oublier celles situées en amont (de Pinodieta à l'entrée Nord du village), et aussi des écoponts pour les espèces animales, etc.

Teknikoki, hesi iragazleak izan litezke, lehentasunezko ibilgailuendako karta batekin irekitzen direnak, eta matrikula irakurriz, zerrenda zehaztu bateko ibilgailu baimenduentzat, adibidez: egoiliarak, zergadunak, erizain eta medikuak, etxez etxeko laguntzaileak edo otorduak emateko zerbitzuak, zugaramurdiar eta urdazubiar beharren arabera, etab. Ideia da biztanleen bizitza eta tokiko ekonomia ez nahastea (Dantxarinearera doaztenak ez dira Ainhoan gelditzen).

Desbideratze hautua herriko bizimoduari egokitu behar zaio, eta ez alderantziz.

Eta norabide debekatuak errexki ezar litezke hesiak ezarri arte.

Gehigarri gisa, aparkatzeko aukerak proposatuak izan litezke komunala bihurtuko zen bidearen bazterrean, hegoaldeko irteeratik hesiraino.

Urtegiko errepidea urez estaltzen balitz, Ainhoako zeharkatzea puntualki posible izan liteke (hobe da trafikoa urtean egun batez jasan behar izatea 365 egun baino!).

Oroitazteko, badu 11 urte urtegiko errepidea desbideraketa ofiziala dela, eta badu 17 urte kamioientzat derrigorrezko bidea dela. Uholde arriskua ez da traba bat.

Desbideratze horretan, dakizuen bezala, obra batzuk aurreikusi behar lirateke zubien heinean (baina jadanik egitasmotan dira).

Eta gure ustez, harrabotsaren aurkako murrak edo landare hesien landatzeak bezalako antolamenduak egin beharko lirateke, desbideraketa bide bazterretik hurbil diren bizitegiak ahal bezainbat babesteko, aitzinago direnak ahantzi gabe (Pinodietatik Ipar sarreraraino), eta baita ekozubiak ere animalia espezieentzat, etab.

Le GPS pourra se mettre à jour, et toutes les maisons du village seront accessibles par un côté ou par l'autre.

Cette solution nous semble la plus sobre écologiquement et économiquement.

Nous estimons que la circulation que nous subissons est évitable. Il est tout simplement possible de transférer le trafic et ses nuisances sans attendre.

A l'avenir, quel que soit l'itinéraire emprunté par ce flux traversant, des réflexions doivent être engagées en vue de réduire le trafic. Nous avons quelques idées.

Nous avons d'ailleurs demandé un rendez-vous à la Communauté d'Agglomération Pays Basque au vu de ses nombreuses compétences (mobilités, transfrontalier, etc.)

En résumé l'association pense que la nouvelle route n'aurait pas été empruntée. En effet une nouvelle route n'aurait pas eu d'utilité : prendre la route du barrage rallonge au maximum de 2mn40 par rapport à la RD 20 qui traverse le bourg. Lorsque la circulation n'est pas fluide au village, on perd du temps à le traverser (on nous a rapporté des temps de traversée de 10 et 15 mn cet été !).

L'écart aurait été moindre entre la nouvelle route et la route du barrage : gain d'1 mn30 ?

Et le projet de sens unique menace tout autant notre santé et notre sécurité que le statu quo.

**Quel intérêt pour Ainhoa de supporter ce flux traversant ?
Doit-on voir nos vies raccourcies pour que quelques-uns gagnent 2 minutes ?**

Nous devons agir pour préserver notre santé et la qualité de vie, mais également pour que se promener à Ainhoa soit un plaisir. Pour que les Ainhoar se réapproprient leurs lieux de vie tels que la rue, le fronton, le lavoir, ...

GPSa eguneratu ahal izango da, eta herriko etxe guzietaraino sarbide bat izanen da alde batetik edo bestetik.

Aterabide hau ingurumena eta ekonomia aldetik zuhurrena iruditzen zaigu.

Uste dugu jasaten dugun zirkulazioa saihesten ahal dela. Posible da, besterik gabe, trafikoa eta haren eragozpenak lekualdatzea goaitatu gabe.

Etorkizunean, auto-uholde zeharkatzaile horrek hartzen duen ibilbidea edozein dela ere, gogoeta batzuk hasi behar dira trafikoa murrizteko. Ideiak baditugu.

Bestalde, Euskal Elkargoari hitzordu bat galdegin diogu, bere eskumen anitzak ikusirik (mobilizazioak, mugaz gaindikoak, etab.)

Laburbilduz, elkarteak uste du bide berria ez zela hartua izanen. Izan ere, bide berri batek ez zukeen baliagarritasunik ukanen: urtegiko errepidea hartzeak gehienez ere 2mn40 luzatzen du herria zeharkatzen duen RD20a hartzeak baino. Herri barnean, trafikoa arina ez delarik, herria zeharkatzeak denbora galarazten du (10 eta 15 mn arteko iraupena aipatu digute uda honetan herriaren zeharkatzeko!)

Errepide berriaren eta urtegiko bidearen arteko aldea oraino ttikiagoa izanen zen: 1mn30-ko irabazia?

Eta zentzu bakarreko proiektuak gure osagarria eta segurtasuna mehatxatzen ditu, statu quo-ak bezala.

**Ainhoako herriarentzat zer interes du trafiko zeharkatzaile horrek?
Ikusi behar al ditugu gure bizitzak laburtuak batzuek bi minutu irabaz ditzaten?**

Gure osagarria eta bizi kalitatea zaindu behar ditugu, baina baita ere Ainhoan ibiltzea plazer bat izan dadin. Ainhoarrek beren bizilekuak berreskura ditzaten, hala nola karrika, plaza, alhaxurruta,...

A l'heure où il nous faut préserver la santé, les terres, la biodiversité, les milieux et les ressources, la construction d'une nouvelle route, qui n'aurait pas fait gagner de temps, et qui n'aurait pas été empruntée ne nous paraissait pas être un projet adapté (projet mis à l'arrêt en juillet 2023).

En conclusion, nous pensons que la pérennisation d'un sens unique étalerait les nuisances liées au trafic grandissant, au détriment de notre santé et de notre sécurité.

Ce trafic traversant peut être évité : utilisons la déviation par la route du barrage. N'attendons plus !

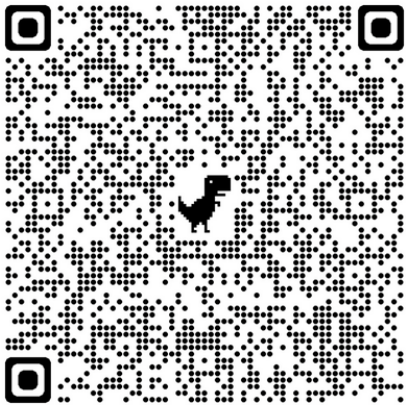
N'hésitez pas à nous soumettre vos idées, il existe peut-être une solution à construire ensemble. L'objectif étant de préserver la santé et la sécurité, dans l'intérêt général bien sûr.

Osagarria, lurrak, biodibertsitatea, inguruneak eta baliabideak zaindu behar ditugun garai huntan, errepide berri baten eraikitzea, denbora aurrezten ez duena, ez dena baliatuko eta ondorioz urtegiko bidea hetsiko duena, ez zaigu proiektu egokia iruditzen (2023ko uztailean gelditua izan den proiektua).

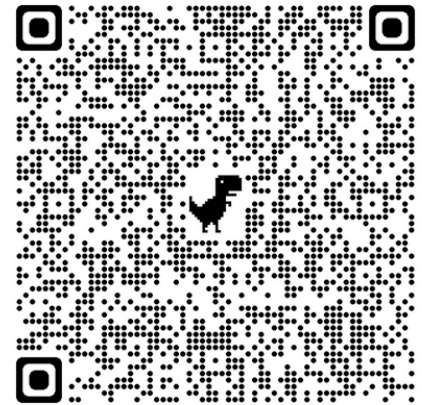
Ondorioz, uste dugu zentzu bakar baten egonkortzeak, handitzen ari den trafikoak sortzen dituen eragozpenak hedatuko lituzkeela, gure osagarriaren eta segurtasunaren kaltetan. Trafiko hori saihets daiteke: desbideraketa urtegiko bidetik egin dezagun. Ez dezagun gehiago goaita!

Ez duda zuen ideien aipatzeko gurekin, agian elkarrekin eraiki daitekeen aterabide bat bada. Helburua osagarria eta segurtasuna zaintzea da, denen onetan bistan dena.

Et si vous êtes en accord avec notre proposition, pensez à signer notre pétition. Elle vise à faire connaître notre projet et à ouvrir le débat.



<https://chnng.it/K2RnzBzCgW>



Gure proposamenarekin bat egiten baduzu, zabaldu dugun eskaera izenpetu ezazu. Gure proiektuaren ezagutaraztea eta eztabaidaren sortzea du xede.

Bon à savoir



Une étude écologique (faune et flore sur 4 saisons) a été réalisée par le Département sur le fuseau Ouest. Il nous paraît intéressant qu'elle soit mise à disposition du public, afin que cette connaissance soit accessible à chaque personne intéressée par la biodiversité environnante et que cette étude n'ait pas été faite en vain.

Comme indiqué, nous souhaitons que l'aménagement du bourg soit soumis à concertation ou enquête publique, et que ce soit le cas pour tout aménagement, afin que chacun puisse partager ses idées.

Enfin, du côté du projet de nouvelle route, une nouvelle concertation devait être organisée par le Département fin 2023/début 2024 sur le choix du tracé (affinage du tracé à l'intérieur du fuseau Ouest). Etant donnée la mise à l'arrêt du projet, cela ne devrait pas avoir lieu.

A l'occasion de concertations, il est important que chacun.e fasse entendre sa voix.

On da jakitea



Departamenduak ikerketa ekologiko bat egin du (fauna eta flora 4 sasoinetan) mendebaldeko ardatzari buruz. Interesgarria irudituko litzaiguke jendearen eskura jartzea, ezagutza hori inguruko bioaniztasunean interesatua den ororentzat eskuragarri izan dadin eta ikerketa hori alferrik egina izan ez dadin.

Adierazi dugun bezala, herri barnaren antolaketa hitzarmen edo ikerketa publiko baten pean ezartzea nahi genuke, eta hala izan dadin edozein antolaketarentzat, bakoitzak bere ideiak parteka ditzan.

Azkenik, errepide berriaren proiektuaren aldetik, 2023 bukaera/2024 hastapeneko Departamenduak beste hitzartze bat antolatu behar zuen, ibilbidearen hautuari buruz (ibilbidearen fintzea mendebaldeko ardatzaren barnean). Proiektua gelditu baita, ez litzateke hitzartzerik izan behar.

Hitzartzeen kari, garrantzitsua da bere ahotsa entzunaraztea.



MOBILISONS-NOUS POUR NOTRE VILLAGE ! TOUTES ET TOUS CONCERNE.E.S !



MOBILIZA GAITEZEN GURE HERRIAREN ALDE ! DENAK HUNKITUAK GARA !

Contactez-nous

**Pour de plus amples informations
ou pour nous rejoindre, n'hésitez
pas à contacter l'association**

(+bulletins d'adhésion ci-joints).
Nous avons de nombreux documents
sources et pouvons approfondir ou
débatte avec vous.

 ainhoabeti.eh@gmail.com

La Présidente de l'association est
Nekane Daguerre.
Actualité à suivre sur Facebook ou en
nous contactant.

**Avec le soutien des associations
le CADE, Bizi & Respire**

Harremanetan sartu

**Informazio gehiagorentzat edo
gurekin bat egiteko, ez duda eta
elkartearekin harremanetan sartu.**

(+ bazkide orria loturik)
Dokumentu anitz badugu eta zuekin
gaia sakontzen edo eztabaidatzen ahal
dugu.

 ainhoabeti.eh@gmail.com

Elkarteburua Nekane Daguerre da.
Gure berrien hartzeko, segi gaitzazu
Facebooken edo zuzenean
harremanetan sar zaitez gurekin.

**Elkarte hauen sustengua badugu:
le CADE, Bizi & Respire**